

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 70 (1998)

Heft: 6

Artikel: Le bruit : la plus belle conquête de la civilisation

Autor: Girardin, Fabienne

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-129649>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

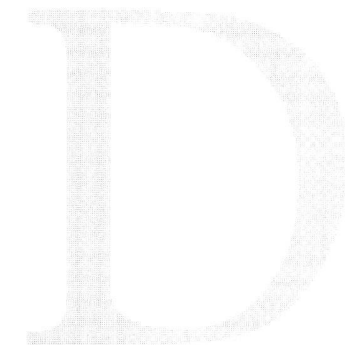
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LA PLUS BELLE CONQUÊTE DE LA CIVILISATION

« J'entendais (...) le chant du coq, le bruissement des feuilles, le gémissement alternatif de la mer, au lieu de ces roulements de voitures, de ces cris aigus du peuple et de ce tonnerre incessant de tous les bruits stridents qui ne laissent dans les rues des grandes villes aucune trêve à l'oreille et aucun apaisement à la pensée. » LAMARTINE



De tout temps, le bruit a accompagné l'homme dans ses activités diurnes et nocturnes. Et de tout temps, l'humanité a entretenu avec lui une relation particulière et ambiguë. Car le bruit est tout à la fois un élément familier, et de ce fait rassurant, de la vie quotidienne, et un désagrément, voire un stress susceptible de porter atteinte à la santé.

Qu'est-ce que le bruit? " Ce qui (...) n'est pas senti comme un son musical; phénomène acoustique dû à la superposition des vibrations diverses non harmoniques. Ant. Silence " Cette définition du Petit Robert a le mérite d'être claire et succincte. L'accent est mis sur la différence entre les sons harmonieux (musique) et les sons discordants (bruit). Cependant, l'Encyclopaedia Universalis introduit, dans sa définition du bruit, une notion supplémentaire: " Du point de vue physiologique, le bruit est un son désagréable et gênant. Un son agréable peut toutefois devenir dangereux pour l'oreille s'il est trop intense. "

Les bruits perçus par l'oreille humaine ont évolués parallèlement à la civilisation. A l'origine, l'environnement sonore était uniquement composé de bruits produits par la nature: chant des sources et tonnerre des cascades, murmure des feuilles et sifflements du vent, gazouillis des oiseaux et cris de bêtes. Il faudrait aujourd'hui faire appel à des trésors d'imagination pour reconstituer ce paysage sonore. Puis, avec la naissance des villes, la

nature du bruit a changé, et les hommes ont commencé à s'en plaindre. La ville antique de Rome, abondamment décrite par les chroniqueurs contemporains, était particulièrement bruyante: martèlement des chevaux, passages des chars dans les ruelles irrégulièrement pavées, cris des marchands ambulants, jurons des muletiers. Les Romains vivaient dans la rue. Ils y mangeaient, ils y buvaient, ils y travaillaient.

La circulation était si malaisée que Jules César a édicté une loi interdisant l'accès de la ville à tous les chars du lever du soleil à son coucher. On imagine dès lors la qualité du sommeil de ses habitants! D'autre part, les maisons n'avaient pas de vitres, et les logements étaient directement exposés au tumulte ambiant. Sans compter que l'isolation sonore entre les appartements était inexistante.

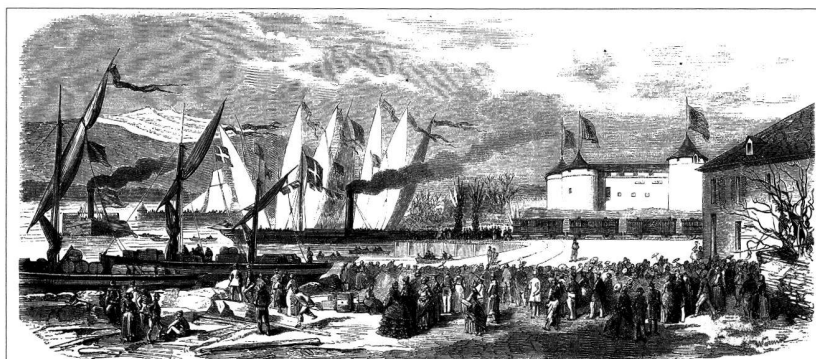
A la chute de l'Empire romain, l'importance des villes décroît. Simultanément, l'environnement sonore devient plus tranquille. Au Moyen Age, deux activités sont principalement source de bruit: la guerre et la religion. Plus encore que la vue du sang, c'est le vacarme des batailles qui semble

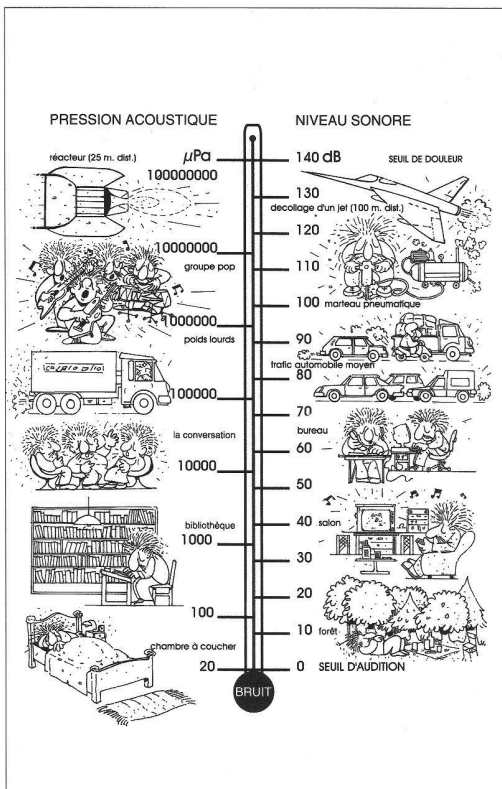
avoir frappé l'imagination des chroniqueurs contemporains. D'une certaine manière, le bruit faisait partie de l'arsenal militaire et servait à effrayer l'ennemi.

Quant aux bruits liturgiques, ils étaient essentiellement produits lors des fêtes religieuses à l'aide de tambours, crécelles et autres cliquetis sonores destinés à atteindre l'oreille de Dieu. Dès le XIIIème siècle, la société préindustrielle s'organise autour de l'église et de ses cloches, qui rythment le quotidien: " En l'absence de médias électroniques (...) la cloche expédiait tous azimuts des messages simples concernant l'heure de la messe, le baptême d'un tel, la mort d'unetelle, l'arrivée du percepteur... ou celle des brigands ", écrit l'historien Emmanuel Le Roy Ladurie.

Avec l'essor de la société industrielle et urbaine au XIXème siècle, le bruit s'amplifie à nouveau, se diversifie et se répand partout. Grincement des machines, grondement du train, pétarades des voitures et, dans les champs, des machines agricoles: le bruit est étroitement lié à la notion de progrès.

Le chemin de fer entre dans le port de Morges, illustration du 24 avril 1858, Source : «Morges sept siècles d'histoire vivante» Editions du Verseau 1986





Le décibel n'est pas à proprement parler une unité de mesure, mais plutôt le rapport entre une quantité mesurée et un niveau de référence. Ce niveau a été choisi au seuil de l'audition, autrement dit au son le plus faible que l'oreille humaine puisse percevoir à une fréquence de 1000 Hz. Soit nos 20 (Pa, qui correspondent ainsi à 0 décibels.

Lison Méric, *Le bruit*, Collection «Dossiers de l'environnement», publié par la Société suisse pour la protection de l'environnement (SP), 1994

autre.

Et lorsque le " Comité pour l'auto-
route hors de Morges " évoque, timi-
dement encore, le bruit et les nui-
sances que le projet cantonal ne man-
querait pas de provoquer, le
Gouvernement a cette réponse sur-
prenante: " (...) à l'heure actuelle, les
deux rues les plus habitées de Morges
souffrent déjà de cet état de chose, qui
ira fatalement en s'accroissant... "
Alors un peu plus, un peu moins...

Or, les conséquences du bruit peuvent
être dramatiques pour la santé de
l'homme: surdité, fatigue et troubles
nerveux entre autres (cf. page 14-15).
Ce n'est qu'à partir des années 80, que
le législateur et les constructeurs, sen-
sibilisés par les résultats de la re-
cherche médicale, ont commencé à se
pencher sérieusement sur la question
et à élaborer des lois et des solutions
techniques au problème du bruit (cf.
page 18-20). A Morges, cette prise de
conscience s'est traduite par la
construction, entre 1983 et 1987, de
murs antibruit le long du tronçon au-
toroutier. L'ouvrage, réalisé suite aux
pressions exercées par les communes
environnantes sur les autorités canton-
nales, a coûté 16 millions de francs.

Depuis, les lois et ordonnances anti-
bruit se sont multipliées dans notre
pays, et partout ailleurs en Europe.
Pour reprendre, une dernière fois, le
cas morgien évoqué plus haut, c'est en
décembre 1992 que le Conseil commu-
nal a approuvé à l'unanimité un plan
des degrés de sensibilité, élaboré sur
la base du cadastre de bruit établi par
le Service cantonal de lutte contre les
nuisances et du plan d'affectation
communal.

Aujourd'hui, la lutte antibruit est de-
venue quasi obsessionnelle et conduit
parfois à des situations absurdes. A
l'exemple de cette cité française de
HLM située en bordure d'autoroute
que l'on a voulu protéger du bruit de
la circulation au moyen de murs ultra-
performants. Résultat: une fois l'auto-
route réduite au silence, les bruits du
voisinage, autrefois couverts par la
rumeur des véhicules, sont devenus
insupportables pour les habitants.

Fabienne Girardin

Chaque société a ses bruits sacrés - les
crécelles des fêtes religieuses au
Moyen Age, les cloches de la société
préindustrielle - contre lesquels nul
n'ose s'insurger. A l'aube de l'ère in-
dustrielle, les bruits dus à l'avancée
technologique semblent être de ceux-
là. On admire, on s'extasie, et les nui-
sances passent au second plan: " Cet
automobile peut donner des résultats
surprenants. Il peut servir à traîner la
charrue, à tirer la faucheuse, etc. Il
s'adapte comme force motrice au bat-
tage du grain, au fonctionnement des
pompes. Son utilité est si incontes-
table que son usage révolutionnera les
travaux agricoles ", écrit " Le
Progrès de Morges " du 4 juillet 1907.

A ce propos, l'histoire de la ville de
Morges est exemplaire à plusieurs
égards. Dans le but de relier le lac de
Neuchâtel au Léman, la ville inaugure
en avril 1858 une voie ferrée qui relie
la ligne d'Yverdon au port de Morges,
d'où le voyage se poursuit en bateau.
Le train - à vapeur! - traverse la cité en
grondant et en sifflant. En 1860, on
compte jusqu'à quatorze courses quo-
tidiennes. L'expérience cessera, en
1861, avec l'ouverture de la ligne de
chemins de fer Genève-Villeneuve.

Et si autrefois, les villes se bâtissaient
autour des églises, au tournant du
siècle, elles s'érigent autour des gares.
L'exemple le plus frappant est peut-
être celui de Renens-Gare. Vers 1870,

la Compagnie du chemin de fer de
Suisse occidentale cherchait de vastes
champs plats pour construire sa gare
de triage. Lausanne était trop acciden-
tée, la région de Renens par contre s'y
prêtait à merveille. Puis, en 1903, les
CFF y installent leur nouvelle gare de
voyageurs, attirant avec les cheminots
toute une population d'épiciers,
tailleurs, charcutiers, boulangers, etc.
Entre 1860 et 1910, Renens-Gare se
peuple de 2000 âmes.

Avec le déclin de la notion de progrès,
notre tolérance diminue. Les nui-
sances provoquées par l'avancée tech-
nologique, la pollution et le bruit
entre autres, prennent le pas sur ses
bienfaits. On pourrait situer les pre-
miers frémissements de ce renverse-
ment de tendance vers les années
1950-60. Mais revenons à Morges et à
la polémique qui a entouré la
construction de l'autoroute qui,
comme chacun le sait, coupe la ville
en son milieu.

Mis en demeure de s'expliquer par les
opposants à ce projet, le Gouverne-
ment vaudois a avancé différents ar-
guments: la ville est déjà coupée en
deux par la voie de chemins de fer, la
pente du tracé autoroutier ne dépasse
pas 3%, il est moins long de 935
mètres par rapport à la variante nord,
son altitude de 478 mètres est favo-
rable en hiver. Ces éléments, chiffrés
et rationnels, prennent le pas sur tout